

## Preguntas Frecuentes

- **¿Qué es el proyecto de Desviación de Kinston (Kinston Bypass) y por qué es necesario?**

El propósito del proyecto de Kinston Bypass es mejorar la movilidad regional y la conectividad en el área creciente a lo largo de la U.S. 70 entre La Grange (Condado de Lenoir) y Dover (Condado de Jones). El proyecto será una autopista (futura Interestatal 42) con cuatro carriles, una mediana dividida e intercambios con puentes, rampas y circuitos. La carretera tendrá aproximadamente 21 millas de largo con un límite de velocidad de 70 mph.

- **¿Cómo se financia el proyecto de Kinston Bypass?**

El proyecto de Kinston Bypass está incluido en el Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP – Statewide Transportation Improvement Program) actual del Departamento de Transporte de Carolina del Norte (NCDOT – NC Department of Transportation). El proyecto ha sido financiado con fondos estatales desde que se incluyó en la Ley del Fondo Fiduciario de Carreteras de Carolina del Norte (N.C. Highway Trust Fund Act) (1989). Se identificaron fondos estatales para este proyecto, ya que son la mayor fuente de financiamiento del NCDOT (aproximadamente el 75 por ciento del financiamiento total).

El proyecto figura en el Programa de Mejora del Transporte Estatal (STIP) 2020-2029 del NCDOT con Número de Proyecto R-2553. El proyecto se divide en [cinco secciones \(A-E\)](#) que se financian como se muestra en la tabla de Proyectos destacados ([Projects Highlights](#)).

El STIP está en proceso de actualización y dará como resultado cambios en el cronograma de financiamiento para la Kinston Bypass. Se ha emitido el borrador del STIP 2024-2033 y la versión final del STIP 2024-2033 estará disponible en el verano de 2023.

- **¿Quiénes son las principales agencias involucradas en el proyecto y cuáles son sus roles?**

El proyecto de Kinston Bypass está siguiendo el proceso de revisión ambiental de más alto nivel definido por la reglamentación de la Declaración Nacional de Impacto Ambiental (NEPA). Este proceso incluye una amplia participación tanto del público como de varias agencias de recursos que tienen la responsabilidad de proporcionar datos e información relacionados con los recursos e impactos ambientales. El U.S. Army Corps of Engineers (USACE) (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos) es la principal agencia federal con la responsabilidad de garantizar que el proceso de la NEPA sea exhaustivo y completo. El proceso de la NEPA también aborda otras leyes ambientales, incluyendo la Sección 106 de la National Historic Preservation Act (Ley Nacional de Preservación Histórica). Las agencias de recursos clave comprenden un grupo llamado Merger Team (Equipo de Fusión) e incluyen el NCDOT y las siguientes agencias:

- U.S. Army Corps of Engineers (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos)
- N.C. Department of Environmental Quality's Division of Water Resources and Division of Coastal Management (División de Recursos Hidráulicos y División de Manejo Costero del Departamento de Calidad Ambiental de Carolina del Norte)
- U.S. Coast Guard (Guardia Costera de Estados Unidos)
- U.S. Environmental Protection Agency (Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos)
- U.S. Fish and Wildlife Service (Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos)
- National Oceanic and Atmospheric Administration Fishery Services (Servicios de Pesca de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica)
- National Marine Fisheries Service (Servicio Nacional de Pesca Marina)
- N.C. Wildlife Resources Commission (Comisión de Recursos de Vida Silvestre de Carolina del Norte)
- N.C. Department of Natural and Cultural Resources (Departamento de Recursos Naturales y Culturales de Carolina del Norte)
- Eastern Carolina Rural Planning Organization (Organización de Planificación Rural del Este de Carolina)
- Down East Rural Planning Organization (Organización de Planificación Rural de Down East)
- El Merger Team (Equipo de Fusión) proporciona un foro para discutir y llegar a un consenso sobre las principales metas del proyecto a través de un proceso de toma de decisiones compartido. Hasta la fecha, el Equipo de Fusión ha llegado a un acuerdo sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas detalladas del estudio y la alternativa preferida.

• **¿Cómo se desarrollaron y evaluaron las alternativas?**

El NCDOT comenzó con la evaluación de 300 segmentos de mejor ajuste que se utilizaron para identificar 95 alternativas preliminares, que finalmente se redujeron a 12 alternativas que cumplieron con el propósito y la necesidad del proyecto. Estas 12 alternativas, que incluían la Alternativa 1SB (Bypass poco profundo), se presentaron al público en 2019 en la audiencia [pública del corredor](#) y se documentaron en el Borrador de la [Declaración de Impacto Ambiental](#) y los estudios técnicos asociados. La información para las 12 alternativas incluía ubicaciones de intercambio, ubicaciones potenciales de caminos de servicio, ubicaciones potenciales de puentes, así como impactos potenciales calculados por GIS en los recursos naturales, culturales, comunitarios y socioeconómicos para corredores de 1,000 pies.

• **¿Cómo se seleccionó la alternativa preferida?**

En febrero de 2020, después de considerar todos los posibles impactos naturales, culturales, comunitarios y socioeconómicos y los comentarios públicos de la audiencia pública del corredor de 2019, USACE y NCDOT seleccionaron la Alternativa 1SB como [la alternativa preferida](#). Esta alternativa tuvo el mayor apoyo público, la menor duración del proyecto, la menor cantidad de

impactos proyectados en los terrenos pantanosos y el mayor beneficio económico neto proyectado, al mismo tiempo que preservaba el carácter rural del sur del condado de Lenoir. Aunque el NCDOT ha elegido una alternativa preferida, actualmente está evaluando tres opciones de diseño para mejorar una de las intersecciones a lo largo de esta ruta: en las carreteras de Wyse Fork/Caswell Station en el condado de Jones.

- **¿En qué ha estado trabajando el NCDOT desde que se seleccionó la alternativa preferida?**

La alternativa preferida (1SB) ha sido objeto de una extensa evaluación desde su selección. El corredor ha sido completamente delineado para humedales y evaluado para especies amenazadas y en peligro de extinción, que se resumirán en el Informe Técnico de Recursos Naturales. El corredor fue inspeccionado completamente en busca de recursos arqueológicos, que se presentarán en el Informe del Estudio Arqueológico. Se han realizado esfuerzos de divulgación dirigidos a empresas y comunidades vulnerables (Título VI, Justicia Ambiental) a través de reuniones grupales e individuales, que se resumirán en el Plan de Participación Pública, se actualizarán en la Evaluación de Impacto Comunitario y se actualizarán en la Evaluación de Impacto Económico.

También se han actualizado el Informe Geoambiental y el Informe de Ruido de Tráfico. Se perfeccionó un diseño de carretera preliminar para utilizar alrededor de un tercio del corredor de 1,000 pies de ancho. Los diseños preliminares de las vías utilizaron la información de los informes técnicos para minimizar los impactos en los recursos naturales, culturales, comunitarios y socioeconómicos. Ejemplos de esfuerzos de minimización incluyen modificaciones de diseño de intercambio y cambio de caminos de servicio más cerca de la U.S. 70. Esta información se presentará formalmente al público en la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS) y en la Audiencia Pública de Diseño en 2023. Estos esfuerzos de minimización también serán presentados y acordados por el Merger Team (Equipo de Fusión).

- **¿Cómo ha considerado el NCDOT los recursos culturales asociados con el Proyecto de Kinston Bypass?**

NCDOT está siguiendo las directrices federales que requieren que las agencias consideren sus efectos en las propiedades históricas. Todo el corredor fue evaluado en busca de recursos arquitectónicos y arqueológicos. Este proceso incluyó una investigación intensiva a través de revisiones de literatura, aportaciones de fuentes locales, visitas al sitio y evaluaciones arqueológicas. Los estudios arqueológicos incluyeron un radar de penetración del terreno de áreas clave identificadas por la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Carolina del Norte (NCHPO – NC State Historic Preservation Office) y la Oficina de Arqueología del Estado de Carolina del Norte (NCOSA – NC Office of State Archaeology). Los hallazgos de la evaluación se resumieron en un reporte de la evaluación arqueológica de 2021 que fue revisado por la NCOSA y la NCHPO.

[Este mapa](#) muestra los recursos arquitectónicos históricos que están incluidos o son elegibles para incluirse en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP – National Register of Historic Places) y se encuentran dentro de la alternativa preferida del corredor de estudio.

Posteriormente, el USACE y el NCDOT discutieron los efectos adversos a los recursos arquitectónicos y arqueológicos con la NCHPO y la NCOSA en base a los diseños preliminares propuestos para las carreteras. Se identificaron efectos adversos para un sitio arqueológico (no identificado en mapa, no en el Wyse Fork Battlefield); el Wyse Fork Battlefield; y la Casa Cobb-King Humphrey. Posteriormente, el 15 de junio de 2022, el USACE invitó a agencias y organizaciones históricas nacionales, estatales y locales y a propietarios clave a participar en una reunión con partes consultoras de conformidad con la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (National Historic Preservation Act) para buscar formas de minimizar los efectos adversos del proyecto sobre los recursos históricos.

- **¿Qué está haciendo el NCDOT para minimizar los efectos adversos al Wyse Fork Battlefield y a otros recursos históricos?**

En 2017, el Wyse Fork Battlefield se incluyó en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP), que estableció los límites del campo de batalla siguiendo la guía del Servicio de Parques Nacionales. En 2022, se determinó que el proyecto de desviación tendría un efecto adverso en el campo de batalla. Los efectos adversos específicos identificados incluyen el nuevo intercambio propuesto del conector del lado este y las rampas entre la U.S. 70 existente y la nueva desviación; un intercambio propuesto y rampas en las carreteras Caswell Station y Wyse Fork; y caminos de servicio propuestos. El NCDOT está actualmente evaluando tres opciones de diseño sobre cómo mejorar el cruce actual entre la U.S. 70 y las carreteras Wyse Fork/Caswell Station; las alternativas de diseño varían en los impactos al campo de batalla.

En 2017, se determinó que la propiedad de la Casa Cobb-King Humphrey era elegible para incluirse en el NRHP. En 2022, se determinó que el proyecto de desviación no tendría un efecto adverso en la propiedad. Los efectos específicos incluyen una estrecha franja de terreno frente a la casa y un cambio en el acceso. La casa y las dependencias de Cobb-King Humphrey no se verán afectadas directamente por el proyecto y permanecerán en sus ubicaciones originales.

En 1998, se determinó que la Granja Henry Loftin Herring era elegible para incluirse en el NRHP. En 2022, se determinó que el proyecto de desviación no tendría efectos adversos en la granja, a pesar de que la propiedad está siendo impactada. Los impactos específicos son del nuevo intercambio del conector del lado oeste entre la 70 existente y la nueva desviación. Estos impactos fueron evaluados para soluciones de minimización y mitigación. En 1990, se determinó que Kelly's Millpond era elegible para el NRHP. En 2022, se determinó que el proyecto de desviación no tendría efectos adversos en el sitio de Kelly's Millpond, ya que el proyecto de derivación no lo impactaría. En 1998, se determinó que la Casa del Dr. James Parrot era elegible para incluir en el NRHP. En 2022, se determinó que el proyecto de desviación no tendría efectos adversos en la Casa del Dr. James Parrot, ya que el proyecto de desviación no la impactaría.

Según lo requiere la Ley Nacional de Preservación Histórica, USACE está trabajando en estrecha colaboración con NCDOT y NCHPO, además de utilizar las conclusiones de las evaluaciones arqueológicas y los comentarios de las partes consultoras de la Sección 106, para evitar, minimizar y mitigar el efecto adverso a varios recursos históricos. Estos esfuerzos se documentarán en el documento correspondiente de la Sección 106 que se adjuntará a la Declaración Final de Impacto Ambiental.

- **¿Cuáles son los próximos pasos del proyecto?**

- Declaración Final de Impacto Ambiental (2024)
- Casa Abierta y Comentario Público (2024)
- Audiencia Pública de Diseño (2024)
- Acta de Decisión (2024)

- **¿Cómo puedo obtener más información sobre el proyecto y proporcionar comentarios?**

El [sitio web del proyecto](#) proporciona información que incluye mapas, actualizaciones de cronogramas, costos estimados y estudios asociados. El sitio web del proyecto se actualizará a medida que haya más información disponible. Usted puede proporcionar comentarios, solicitar que se le agregue a la lista de correo del proyecto o solicitar que se le notifique sobre las próximas oportunidades de participación pública llamando a la línea directa gratuita del proyecto al (800) 233-6315 (opción bilingüe disponible) o usando la [forma de contacto](#).